Deutscher Bundestag **Drucksache 19/640**

19. Wahlperiode 05.02.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Bernd Reuther, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Thomas L. Kemmerich, Dr. Lukas Köhler, Wolfgang Kubicki, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Havarie der „Glory Amsterdam“

Der Frachter „Glory Amsterdam“ lag am 29. Oktober 2017 auf der Tiefwasserreede „Deutsche Bucht“ westlich von Helgoland auf Reede, als bei stürmischem Wetter die Anker nicht mehr hielten. Das Schiff vertrieb mit ausgebrachten Ankern vor dem Wind in Richtung deutsche Küste. Auf Grund eines Ruderschadens nach Grundberührung ist der unbeladene Frachter dann manövrierunfähig geworden und trieb, beladen mit 1 800 Tonnen Schweröl im Treibstoffbunker, in Richtung der deutsche Küste und des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer weiter. Nach zwölfstündiger Drift strandete die „Glory Amsterdam“ bei Hochwasser dicht vor Langeoog. Glückliche Umstände haben eine Umweltkatastrophe verhindert. Allerdings traten zahlreiche Probleme während der Notschleppversuche und viele Fragen zur nicht verhinderten Strandung sowie den Einsatzkonzepten des Havariekommandos im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept Deutsche Küste auf (vgl. www.nwzonline.de/blaulicht/wilhelmshaven-cuxhaven-frachter-glory-amsterdam-vor-langeoog-eine-havarie-mit-vielen-fragezeichen_a_50,0,304155911.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass durch das Vertreiben der „Glory Amsterdam“ von ihrer Ankerposition oder ihre Strandung das Leben ihrer Besatzung, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder die Umwelt konkret gefährdet war?
2. Wenn ja, ab welchem Zeitpunkt (Datum und Uhrzeit) war dies nach Auffassung der Bundesregierung aus welchem Grund der Fall?
3. Wann wurde von der Verkehrszentrale Deutsche Bucht (VKZ) des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Wilhelmshaven erstmals bemerkt, dass die „Glory Amsterdam“ von ihrer Ankerposition vertreibt bzw. achteraus über Grund verdriftet?

4. Wurde nach Erkennen des Driftens der „Glory Amsterdam“ zur Verbesserung der Kommunikation zwischen der Besatzung des Frachters und der VKZ bzw. der späteren Einsatzkräfte vor Ort erwogen, einen Seelotsen an Bord zu bringen?
5. Wenn ja, wann traf der Seelotse an Bord der treibenden „Glory Amsterdam“ ein?
6. Wenn nicht, aus welchen Gründen wurde von der VKZ oder dem Havariekommando (HK) auf einen Einsatz eines Seelotsen an Bord der „Glory Amsterdam“ verzichtet?
7. Auf welchen nautischen Positionen haben sich die bundeseigenen Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit aus welchem Grund befunden bzw. lagen sie auf ihren jeweiligen Bereitschaftspositionen?
8. Wie groß war die nautische Distanz des Notschleppers „Nordic“ zum Havaristen „Glory Amsterdam“ am 29. Oktober 2017 gegen 07:00 Uhr Ortszeit?
9. Befand sich der Notschlepper „Nordic“ am 29. Oktober 2017 auf seiner Bereitschaftsposition nördlich Norderney oder auf seiner Sturm-Bereitschaftsposition nördlich des Verkehrstrennungsgebietes „Terschelling German Bight“?
10. Wie haben sich die drei Notschlepper „Mellum“, „Neuwerk“ und „Nordic“ zeitlich und mit welchen Aufgaben oder Maßnahmen inhaltlich an der Abwicklung der Havarie der „Glory Amsterdam“ am 29. und 30. Oktober 2017 beteiligt/eingebracht?
11. Wann wurde welcher Notschlepper von wem und mit welchem konkreten Auftrag zum Havaristen „Glory Amsterdam“ entsendet?
12. Wann traf welcher Notschlepper jeweils am Einsatzort ein?
13. Hatte die „Nordic“ das im Sicherheitskonzept Deutsche Küste beschriebene Boarding-Team Nordsee an Bord?
14. Wenn ja, mit welcher Ausrüstung zum Herstellen einer Leinen- oder Notschleppverbindung?
15. Wenn nein, warum nicht?
16. Fanden Versuche statt, das Boarding-Team Nordsee mit Hilfe eines Hubschraubers von Bord der „Nordic“ zu holen, um es auf dem Havaristen abzusetzen?
17. Wenn ja, welche Dienststelle hat den hierfür eingesetzten Hubschrauber bereitgestellt?
18. Wann und wie oft hat diese bereitstellende Dienststelle das Aufnehmen und Absetzen des Boarding-Teams Nordsee von der „Nordic“ mit ihrem Hubschrauber bei welchem Wetter vor dem 29. Oktober 2017 geübt?
19. Woran ist es gescheitert, das Boarding-Team Nordsee bei der Havarie der „Glory Amsterdam“ einzusetzen?
20. Von wem – Pilot des Hubschraubers, Kapitän des Notschleppers „Nordic“ oder Leiter des Boarding-Teams Nordsee – wurde das Aufnehmen warum abgebrochen?
21. Trifft es zu, dass das Boarding-Team Ostsee von Rostock-Warnemünde für den Einsatz auf der „Glory Amsterdam“ eingeflogen wurde?
22. Wie war der zeitliche Ablauf des Einsatzes des Boarding-Teams Ostsee (Alarmierung, Rüstzeit, Eintreffen am Abflugort, Abflug, Absetzen auf Havaristen)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. War das Boarding-Team Ostsee auf Anordnung des HK ohne seine Notschlepp-Ausrüstung zum Havaristen gebracht worden, so dass dieses Material nach dem Absetzen der Einsatzkräfte auf der „Glory Amsterdam“ durch den Hubschrauber vom Notschlepper „Nordic“ geholt werden musste (Ostfriesland-Magazin Dezember 2017)?
24. Wann war das Boarding-Team Ostsee nach seinem Absetzen und dem seiner Ausrüstung auf der „Glory Amsterdam“ einsatzbereit?
25. Wie oft gelang es der Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann und wie lange eine Schleppverbindung zum Notschlepper „Nordic“ an ihrem Schiff zu befestigen, und bei welchem dieser Versuche wurde die Besatzung der „Glory Amsterdam“ wann durch das abgesetzte Boarding-Team Ostsee unterstützt?
26. Um wie viel Uhr wurde am 29. Oktober 2017 eine schifffahrtspolizeiliche Verfügung/ Anordnung zur Annahme von Hilfe (Sicherheitskonzept Deutsche Küste, Seite 19) ausgesprochen?
27. Ist es zutreffend, dass zwischen dem Eintreffen des Notfallschleppers „Nordic“ beim Havaristen und der Ablehnung des Hilfsangebots durch den Kapitän der „Glory Amsterdam“ und der schifffahrtspolizeilichen Anordnung an den Kapitän, die angebotene Hilfe anzunehmen, ca. vier Stunden vergangen sind?
28. Wenn ja, aus welchen Gründen hat es mehrere Stunden gedauert eine schifffahrtspolizeiliche Anordnung zur Annahme der Unterstützung/Hilfe zu prüfen und auszusprechen?
29. Hat es sich bewährt, dass der Hochseebergungsschlepper „Nordic“ mit seinen 201 Tonnen Pfahlzug als Notschlepper zusätzlich zum „Rückgrat“ des Sicherheitskonzeptes, gemeint sind die Mehrzweckschiffe „Mellum“ und die „Neuwerk“, für zunächst zehn Jahre vom Bund gechartert wurde?
30. Bei welchen Einsätzen gelang der Besatzung des Notschleppers „Nordic“ wann bei welchem Schiff mit welchen Abmessungen, auf welcher Position und bei welchen Wetterbedingungen (Windstärke, Seegangshöhe) erfolgreich während einer Übung oder einem Einsatz das Herstellen einer Notschleppverbindung?
31. Reichen die bundeseigenen Mehrzweckschiffe „Mellum“ und „Neuwerk“, mit jeweils 110 Tonnen Pfahlzug, aus, um von in der Deutschen Bucht treibenden Großschiffen drohende Gefahren (z. B. Strandungen) abzuwehren?
32. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass vier Fachleute der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) sich unmittelbar nach dem „misslungenen Einsatz“ (*NWZ*, 15. November 2017) mit allen Beteiligten unterhalten und sämtliche Unterlagen und Datenträger sichergestellt haben?
33. Hat sich das „Rückgrat“ (Sicherheitskonzept Deutsche Küste, Seite 18) des Sicherheitskonzeptes, die Mehrzweckfahrzeuge „Mellum“ und „Neuwerk“, als Notschlepper bei einer Havarie bei welchem Einsatz bewährt?
34. Wie schätzt die Bundesregierung die Wirksamkeit des Sicherheitskonzepts Deutsche Bucht für beladene oder unbeladene Schiffe über 300 Meter Länge mit eingeschränkter Manövrier- oder Ankerhaltefähigkeit ab Windstärke von acht Beaufort ein?
35. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf, das Sicherheitskonzept Deutsche Küste zu überdenken und zu überarbeiten?

Berlin, den 30. Januar 2018

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333